

[Victor Gram.]

Antal og Takster i Almindelighed har været og er under offentlig Kontrol, har Lillebilerne været og er frit stillede, bortset fra Krigs- og Efterkrigstidens Restriktioner. Dette Forhold er, saafremt man ønsker at have ordnede Forhold inden for denne Gren af Befordringen, efter min Mening temmelig uholdbart, og man maa tilstræbe en Ændring.

Hvad Personbefordringen i dette Land angaar, er samtlige Grene af den, bortset fra Lillebilerne, under offentlig Kontrol. Naar det drejer sig om Drosker, Jernbaner, Rutebiler o. s. v., har man fra det offentliges Side gennemført Kontrolforanstaltninger med hele Erhvervet.

Det uheldige ved den Særstilling, Lillebilerne har haft hidtil, kom stærkt til Udtryk efter forrige Krig og vil sandsynligvis ogsaa gøre det efter den sidste, alt efter som Forholdene udvikler sig. Umiddelbart efter forrige Krig var der en Overgang i København—Frederiksberg og Gentofte 1 600 Lillebiler mod 550 Drosker, et Forhold, som efterhaanden ganske truede med at proletarisere Faget, da der ikke var Mulighed for at opretholde en rimelig Fortjeneste for et saa stort Antal. En lignende Situation truer med at udvikle sig ogsaa efter denne Krig og vil blive mere og mere udpræget, efterhaanden som Restriktionerne falder bort. Da Benzinrationeringen blev ophævet, blev det igen muligt at indregistrere nye private Hyrevogne uden anden Begrænsning end den, der kommer til Udtryk gennem Mangelen paa brugbare Vogne. En Undersøgelse vil utvivlsomt vise, at mange saadanne Indregistreringer af Lillebiler har fundet Sted i de seneste Maanedes.

I Bemærkningerne til Lovforslaget hedder det da ogsaa, at Politiet — efter at Benzinen er givet fri — har gjort den Erfaring, at en Del Personer, der aldrig tidligere har været beskæftiget ved Faget, nu lader deres private Vogne indregistrere som Lillebiler og nedsætter sig som Vognmænd. Lad mig nævne et Eksempel, som jeg er blevet gjort bekendt med. I en lille Stationsby i Jylland er der nu blevet indregistreret 6 Vogne mod før 2, og private Gaardejere har ladet deres Vogne indregistrere for bl. a. at undgaa Oplodsning ved eventuel Standsning af den private Bilkørsel. Der er i disse Tilfælde ikke Tale om nogen egentlig Overgang til Droskevæsenet, men kun om mere eller mindre tilfældig Kørsel.

Justitsministeriets Udvalg har da ogsaa haft dette Forhold for Øje, da det udarbejdede sin Betænkning. Man fremhæver saaledes, at der inden for den Kreds af Personer, der

driver Lillebilkørsel, findes et til Tider ret betydeligt Antal baade Vognere og -førere, for hvem Kørselen *ikke* er et stadigt og fast Erhverv, men som benytter Kørselen som en tilfældig Indtægtsmulighed og som lejlighedsvis Bibeskæftigelse. Man mener ikke, det kræver nærmere Paavisning, at den Omstændighed, at Lillebilkørselen i ikke ganske ringe Omfang varetages af Personer, som ikke har denne ret krævende Virksomhed som fast Erhverv og derfor heller ikke den heraf betingede Interesse i korrekt og hensynsfuld Optræden over for Publikum, saa lidt som de foretager en forsvarlig Vedligeholdelse af og Kørsel med de af dem benyttede Vogne, hverken byder fuldt betryggende Forhold for det Publikum, der benytter Vognene, eller for Færdselssikkerheden i det hele taget.

Man peger ogsaa paa, at de faste Rammer, der er skabt for Droskekørselen de Steder, hvor Politiet og Kommunalbestyrelsen har fastsat Antallet af Drosker, i høj Grad har lettet Myndighedernes Bestræbelser for at indføre betryggende Forhold inden for den erhvervsmæssige Personbefordring, baade med Hensyn til Materiel og Førere, og at disse Erfaringer bør tages i Betragtning ved en Ændring i Lillebilernes Forhold.

Efter det foreliggende Lovforslag gives der Politiet og Kommunalbestyrelsen Adgang til at fastsætte ikke blot Antallet af Drosker, men ogsaa Antallet af Lillebiler.

Endvidere foreslaas det, at de samme Myndigheder fastsætter Taksterne for Kørsel med Drosker og *kan* fastsætte Taksterne for Lillebiler. Denne Bestemmelse, tror jeg, er særdeles nødvendig, hvis der skal opretholdes en rimelig Balance inden for dette Erhverv.

Disse Bestemmelser er ikke saa vidtgaaende som tilsvarende Bestemmelser i Norge og Sverige, men de giver Mulighed for at skabe saadanne Forhold inden for Erhvervet, at det vil blive til Gavn baade for Faget selv, for Publikum og tillige i høj Grad for Færdselssikkerheden.

Jeg tror, man kan sige, at det saglige Grundlag for Gennemførelsen af de her foreslaaede Ændringer i høj Grad er i Orden, idet de dels bygger paa den saglige Argumentation, der ligger i Motorlovsudvalgets Betænkning, dels paa gentagne Henvendelser fra Københavns Magistrat og ikke mindst paa, at Fagets Organisationer, Droskechaufførernes Fagforening, Foreningen af Automobil-droskeejere i Danmark, Lillebilsammenslutningen af 1926, og Centralforeningen af Lillebilforeninger i Danmark alle ønsker de paagældende Ændringer gennemført.

Mit Parti er af den Opfattelse, at Tiden